TOURING

MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa **Wrzesień 1938** **Nr. 9 Rok 3 (XIV)**

Stanisław Misiakowski

Niepokojące cyfry i fakty

Rok bieżący wykazuje dalsze, stosunkowo nawet znaczne, ożywienie na naszym rynku samochodowym. Wystąpiło ono zwłaszcza silnie w drugim kwartale bieżącego roku, co zostało głównie spowodowane ogłoszeniem w pierwszych dniach kwietnia r. b. **ustawy o ulgach podatkowych,** która przyznaje 20%-wą premię każdemu nowonabywcy pojazdu mechanicznego bez względu na rodzaj, przeznaczenie i cenę wozu. W praktyce równa się to obniżeniu ceny sprzedażnej wszystkich pojazdów mechanicznych o 20%.

Ustawa o ulgach podatkowych podziałała jak pompa ssąca, pobudzając i zachęcając wiele osób do kupna samochodu. O ile w pierwszym kwartale r. b., gdy niewiadomo było jeszcze, odkąd i w jakiej wysokości będą przyznane ulgi podatkowe dla nowonabywców pojazdów mechanicznych, sprzedaż była minimalna, to w następnych miesiącach zapanowało na rynku niespotykane dotąd ożywienie. W kwietniu r. b. sprzedano 1,709 nowych pojazdów mechanicznych, w maju 1,914, w czerwcu 1,778, w lipcu 1,737. Za sierpień brak jeszcze danych, ale należy się liczyć z pewnym osłabieniem sprzedaży.

Cyfry sprzedanych pojazdów mechanicznych nie dają całkowicie wiernego obrazu pojemności naszego rynku, gdyż wiele osób musiało zrezygnować z kupna wozu w letnich miesiącach, względnie odłożyć kupno na później. Dostawa bowiem najbardziej wziętych typów i marek odbywała się dopiero po kilku tygodniach, a nieraz i miesiącach. Największy zwłaszcza brak dawał się odczuwać samochodów produkowanych i montowanych w kraju. Nawet obecnie, choć sezon sprzedażny właściwie ma się już ku końcowi, **zapotrzebowanie na niektóre typy samochodów znacznie przewyższa podaż.**

Zbyteczne wyjaśniać, że wskutek tej niedostatecznej podaży **zmarnowaliśmy w roku bieżącym wiele możliwości zwiększenia u nas motoryzacji.** Nie ulega przecież kwestii, że gdyby rynek był zawczasu zaopatrzony w poszukiwane pojazdy mechaniczne, liczba nowych nabywców byłaby bez porównania większa. Inne też, niewątpliwie bardziej kupieckie byłoby wówczas ustosunkowanie sprzedawców do klientów.

Tegoroczne ożywienie w sprzedaży znalazło też swój wyraz i we wzroście liczby kursujących w kraju wozów. Według ostatnich danych oficjalnych było zarejestrowanych w Polsce **na początku sierpnia r. b. ogółem 54.055 pojazdów mechanicznych,** w czym 24,303 samochodów osobowych, 8,145 samochodów ciężarowych, 5,119 taksówek, 2,014 autobusów, 13,060 motocykli, 1.414 pojazdów specjalnych. W porównaniu ze stanem na początku bieżącego roku, oznacza to **przyrost w ciągu 7 miesięcy 9,855 pojazdów mechanicznych,** przy czym największy wzrost przypada na samochody osobowe (wzrost o 4,755), oraz na motocykle (wzrost o 3.184). Ogółem ilość samochodów wszelkiego rodzaju t. j. samochodów osobowych, ciężarowych i autobusów wzrosła z 33,091 na początku rb. do 39,581 na dzień 1 sierpnia r. b. czyli o 6,490.

Dla uzyskania pełnego obrazu wzrostu motoryzacji trzebaby tu wyeliminować **momenty sezonowe,** gdyż porównanie powyższe obejmuje dwa niewspółmierne okresy: na początku roku ruch motorowy jest najsłabszy i wiele pojazdów jest sezonowo unieruchomionych (objaw specyficznie polski, niespotykany prawie zupełnie na zachodzie!) — a w lecie natężenie ruchu osiąga punkt kulminacyjny.

Ale nawet po uwzględnieniu tych momentów okazuje się, że rok bieżący przyniósł wyraźne zwiększenie stanu motoryzacji w naszym kraju. Niewątpliwie następne miesiące przyniosą spadek sprzedaży no-

wych pojazdów mechanicznych, tym nie mniej ogólny bilans tegorocznego przyrostu **zapewne przekroczy 12,000 pojazdów mechanicznych.** Zwłaszcza należy się liczyć z ożywioną jak zwykle w miesiącach jesiennych **sprzedażą samochodów ciężarowych,** których zbyt w roku bieżącym wykazuje spore ożywienie. W dużym stopniu zawdzięczać to należy rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 16 lutego bieżącego roku, które przyznało daleko idące ulgi w opłatach na Państwowy Fundusz Drogowy od samochodów ciężarowych i traktorów.

Aczkowiek wzrost liczby kursujących w kraju pojazdów mechanicznych jest wyraźny, tym nie mniej **osiągnięta poprawa musi być uznana za znikomą,** gdyż stoi ona w jaskrawej dysproporcji do ogromnych potrzeb obronnych, gospodarczych i transportowych kraju. Pod względem bowiem ilości posiadanego sprzętu motorowego nadal znajdujemy się na ostatnim miejscu wśród państw europejskich. **Tak nikłej liczby samochodów, jak Polska, nie posiada stosunkowo żadne już państwo cywilizowane.** Nadal więc dzierżymy tu smutny i kompromitujący nas rekord, pomimo oczywistej poprawy i ożywienia w ostatnich latach.

Zresztą potwierdzają to nietylko cyfry, lecz i bezpośrednie wrażenia, osiągane podczas podróży samochodem. Ostatnio miałem możność spędzić parę tygodni przy kierownicy, jeżdżąc po doskonałych drogach niemieckich i francuskich. Wszędzie tam panuje ogromny ruch motorowy i to nietylko na głównych szlakach, ale i na drogach o mniejszym znaczeniu. Uderza zwłaszcza tam duża ilość różnego rodzaju samochodów ciężarowych i furgoników, a zanik pojazdów konnych. Nieraz się jedzie dziesiątki kilometrów i nie spotyka się ani jednej furmanki konnej, natomiast co chwila widzi się naładowane ciężarówki, które rozwożą najrozmaitsze towary.

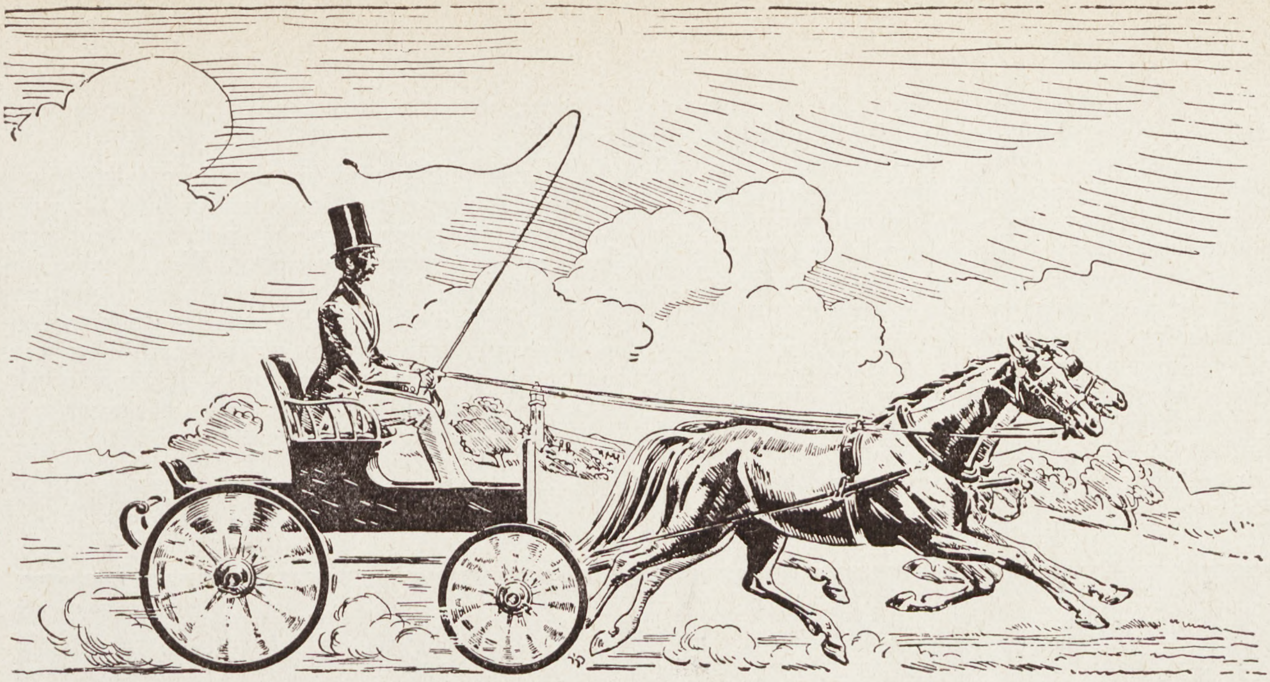
Jakżeż zgoła inny obraz przedstawia droga w Polsce. Względnie ożywiony ruch motorowy istnieje tylko w okolicach Warszawy, natomiast już w promieniu 50 km. od stolicy **samochód jest zjawiskiem coraz rzadszym.** Można jechać w niektórych województwach długie godziny po względnie dobrej drodze i nie spotkać dosłownie ani jednego samochodu... Na szosach polskich nadal panuje wszechwładnie kopyto końskie. Pojazd mechaniczny ciągle jest jeszcze unikatem w olbrzymich połaciach kraju.

Niepokojącym przy tym jest to, że przyrost motoryzacji, jaki się u nas odbywa, nietylko nie wyrównuje naszych skandalicznych zaniedbań z lat ubiegłych, lecz przeciwnie wytwarza **coraz większą przepaść między Polską a krajami cywilizowanymi.** Bo gdy w Polsce przybywa przeciętnie jeden tysiąc pojazdów mechanicznych, to w innych krajach wzrost motoryzacji wynosi wiele dziesiątek, a nawet i setek tysięcy wozów, chociaż tam rynek jest już dostatecznie nasycony samochodami, a my odczuwamy pod tym względem ogromne potrzeby. Jeżeli więc chcemy nadążyć za innymi państwami w postępie motoryzacyjnym, to musimy **kilkakrotnie zwiększyć** dotychczasowe tempo przyrostu nowych pojazdów mechanicznych.

Oprócz zbyt powolnego wzrostu, motoryzacja nasza wykazuje jeszcze inny nie mniej niepokojący objaw. Oto odbywa się ona **głównie przy pomocy samochodów importowanych, względnie montowanych w kraju z zespołów zagranicznych,** natomiast produkcja krajowa pokrywa tylko znikomą część zapotrzebowania naszego rynku. Wymownym potwierdzenie tych słów są cyfry, zebrane obecnie przez grupę przemysłu motoryzacyjnego za okres od 1 stycznia do 1 lipca bieżącego roku. W pierwszym półroczu zarejestrowano ogółem 7,267 nowych pojazdów mechanicznych, w tym 1,103 produkcji krajowej, 2,207 z montażu krajowego i 3,957 z gotowej produkcji zagranicznej. Jeżeli chodzi o samochody, to **produkcja krajowa dostarczyła tylko 15,84%, montaż — 39,28%, a import zagranicznych — 44,88%.** Samochodów wszelkiego typu (osobowych, ciężarowych i autobusów) zarejestrowano w I półroczu 888 produkcji krajowej, i 2.207 z montażu, a przeszło 3.000 z gotowego importu zagranicznego.

Nie lepiej przedstawia się sytuacja na rynku motocyklowym. W ciągu pierwszych 6 miesięcy bieżącego roku przybyło nam 1.648 nowych motocykli, ale z tego produkcja krajowa wyniosła **tylko 214 motocykli,** a reszta to import gotowych motocykli zagranicznych.

Co więcej, import wykazuje **ogromną pstrokaciznę typów i marek.** Według zestawień grupy przemysłu motoryzacyjnego sprowadziliśmy z Niemiec 1.346 gotowych wozów w I półroczu r. b., z Czechosłowacji 354, ze Stanów Zjednoczonych A. P. — 323, z Francji — 219, z Anglii — 182, z Italii — 95 i t. d. A z każdego z tych krajów importowaliśmy całą gamę różnych marek i typów. Okazuje się więc, że **szkodliwy chaos importowy,** który uniemożliwia racjonalną obsługę samochodów i czyni cały ten sprzęt motorowy mało przydatnym na wypadek wojny, wskutek braku części zamiennych, nietylko się nie zmniejsza, lecz przeciwnie coraz bardziej się rozszerza i pogłębia.



Dziś jeszcze olej do zaprzęgu konnego?!

Chlubą było ongiś posiadanie takiego zaprzęgu z ogniście pędzącymi gniadoszami. Sierść koni starannie wygładzona zgrzebłem — zaprząg lśniący od czystości — rzemienie dobrze wysmarowane. Niemałą rolę odgrywał w tym olej. Już wówczas wytwórcy produktów GARGOYLE dostarczali najlepszego oleju do smarowania zaprzęgu.

Siła żywych koni dawnych czasów coraz bardziej ustępowała miejsca sile koni mechanicznych. Dawniejszy ognisty pęd rumaków wydaje się dzisiej spokojnym wypoczynkiem — ale jedno pozostało: olej ciągle odgrywa ważną rolę, ciągle jeszcze wytwórcy produktów smarnych GARGOYLE przyczyniają się do należytego wyzyskania siły koni.

F-a VACUUM OIL COMPANY powstała u kolebki wieku techniki.

Rozwój i wzrost niezliczonych dziedzin przemysłu wiąże się nierozdzielnie z tą firmą.

Przemysł samochodowy również zawdzięcza jej szerokie poparcie od samego początku swego istnienia.

Miliony automobilistów przy smarowaniu samochodów korzystały z pierwszej tabeli polecającej f-my Vacuum Oil Company. Od tego czasu wielokrotnie zwiększyła się milionowa rzesza tych, którzy kierują się doświadczeniem f-y Vacuum Oil Company. MOBILOIL oddawna jest na całym świecie uosobieniem pojęcia wysokiej jakości i niezawodnych zalet. Miliony automobilistów stosują go, wiedząc, że olej ten nie tylko zapewnia spokojną i bezpieczną jazdę, ale również gwarantuje najlepszą konserwację samochodu.

MOBILOIL przyczynił się do szybkiego postępu techniki samochodowej i przyczynia się do jej dalszego rozwoju.



GARGOYLE

Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S.A.

Cyfry powyższe muszą wywołać poważne zaniepokojenie w każdym myślącym obywatelu. Od kilku już lat prowadzimy akcję w kierunku rozwoju motoryzacji kraju, jednak akcja ta przyniosła jak dotąd **tylko połowiczne rezultaty.** Spowodowała ona wprawdzie pewne zwiększenie liczby kursujących pojazdów mechanicznych, ale zwiększenie to jest tak śmiesznie małe, że jak to już zaznaczyliśmy, nie może nas zadowolnić.

Natomiast niepotrafiono czy też nie chciano uregulować **sprawy importu, który nadal jest dziki,** oraz pchnąć na realne tory **rozwoju rodzimej wytwórczości samochodowej.** Nasza produkcja motoryzacyjna, zamiast się rozszerzać i powiększać, stale się kurczy i maleje.

W rezultacie udział produkcji krajowej — w ścisłym tego słowa znaczeniu — przy zaspakajaniu rosnących potrzeb naszego rynku, jest **coraz mniejszy.** W zakresie samochodów spadł on ostatnio nawet poniżej 16%. Dzieje się to wbrew oficjalnym zapowiedziom i obietnicom, wypowiadanym nieraz z ust bardzo kompetentnych, że produkcja krajowa ulegnie znacznemu rozszerzeniu.

Niestety, bezsporne cyfry i fakty wykazują, jak wielka tu istnieje przepaść między słowami a rzeczywistością...



Tratwy na Wiśle fot. Phote-Pilat

Kazimierz Podhorski - Okołów
Inż. Dypl.

Garażowanie samochodu w wielkim mieście

Szybki wzrost ilości kursujących samochodów, zaobserwowany w ostatnich czasach w szczególności w stolicy, zwrócił naturalnie uwagę na brak garaży, zarówno pojedynczych jak i ogólnych.

Sprawa wywołała liczny szereg artykułów w prasie, artykułów nieraz tak gorących, iż laikowi po ich przeczytaniu wydawać by się mogło, że cała motoryzacja stanie o ile bezzwłocznie i to w centrum Warszawy nie wyrosną wielopiętrowe garaże z windami i przeróżnymi jak się to mówi „szykanami". Za przykład stawiano naturalnie zagranicę: Berlin, Rzym, ale nie zdając sobie sprawy, iż jakkolwiek ilość wozów osobowych rzeczywiście w ostatnich czasach bardzo się zwiększyła, jednakże nasycenie samochodami jest jeszcze znacznie mniejsze u nas niż w stolicach zachodnio - europejskich.

Niezawodnie prawidłowa eksploatacja samochodu wymaga odpowiedniego dlań pomieszczenia. Nikt nie zaprzeczy, że garaż w którym można przy wozie popracować wpłynie dodatnio na przedłużenie używalności samochodu i to w dobrym zdrowiu.

Nie należy jednak sprawy tej przeceniać i uważać ją za „conditio sine qua non" rozwoju motoryzacji.

Nie zapominajmy, że w krajach, które posiadają największy tabor samochodowy (Stany Zjednoczone) lub też w krajach, w których ilość samchodów w ostatnich latach nadzwyczaj szybko wzrosła, bardzo znaczny odsetek samochodów nie posiada wogóle swych stałych garaży (obecnie Berlin). I właściwie nic strasznego się nie dzieje. W niektórych miastach amerykańskich, mimo policyjnych zakazów, wiele samochodów stoi nocą na ulicy a niewielka, płacona co parę

tygodni kara, lepiej się kalkuluje niż wynajem drogiego garażu. Do przejrzenia zaś i ewentualnego wyregulowania oddaje się samochód na stację obsługi.

Taki stan rzeczy łatwo wytłomaczyć można miejscowymi warunkami: bardzo tani i stosunkowo często wymieniany samochód jest w Ameryce przedmiotem codziennego użytku i jako taki nie jest i nie może być tak szanowanym, jak tam, gdzie jest stosunkowo droższym i znacznie rzadszym środkiem komunikacyjnym, czy też turystycznym.

Zresztą dzisiejsze samochody zarówno pod względem lakieru, jak rdzewienia części metalowych itd. stały się znacznie odporniejsze niż dawniej.

W warunkach jednak europejskich, a w szczególności u nas, gdzie dominuje inne podejście do zagadnień ekonomicznych, samochód wyobraża bardzo często nie tyle niezbędny mebel czy też narzędzie pracy, a pewien zaoszczędzony kapitał czy też majątek złożony w skarbonce na kółkach. Już więc z tego względu staje się zrozumiałym psychiczne dążenie właściciela samochodu do łaknąwiększego i najskrupulatniejszego szanowania własnego wozu. Mam tu na myśli „młodych" automobilistów, t. j. tych, którzy posiadają swój pierwszy wóz (a takich przecież jest u nas obecnie najwięcej). Pociąga to za sobą konieczność garażowania i bardzo często osobistej, względnie fachowej obsługi.

W słusznym zrozumieniu takiego traktowania sprawy zaczęto interesować się w Warszawie budową i urządzaniem, ale naturalnie wielkich garaży. I tu prawdopodobnie popełnia się błąd pomijając pewne naturalne stadia rozwojowe i starając się stworzyć dwie ramy do niepomiernie małego, ale jednak średniej wielkości obrazka.



Częstochowa. Wieża klasztorna. fot. H. Poddębski

Wielkie garaże w dużych miastach są naturalnie potrzebne, jednak głównie tam, gdzie skupienie właścicieli samochodów w danej dzielnicy i to w bezpośredniej bliskości od garażu jest tak znaczne, że potrafi go odpowiednio zapełnić. Tu odrazu nasuwa się pytanie: czy i gdzie obecnie w Warszawie istnieje takie skupienie, by względnie nie za wielki obszar ciążenia garażu mógł mu dać odpowiednie napełnienie?

Powstały projekty przerabiania budynków, mających swego czasu inne przeznaczenie. Projekty te nie zdają mi się być szczęśliwymi. Taki bowiem garaż uzależniony jest przecież od położenia dawnego budynku, znajdującego się może w najodpowiedniejszym, ze względu na frekwencję, miejscu na kino, teatr, ewentualnie kamienicę, lecz nie na garaż.

Jasną bowiem jest rzeczą, że o ile na dojście do garażu potrzeba więcej niż 10 minut, wygoda garażowania w danym miejscu jest straconą. Do tego doliczyć trzeba jeszcze czas konieczny na ewakuację, który w wielkich garażach jest siłą rzeczy dłuższy niż w garażach średniej wielkości. Przeciw wielkim garażom w centrum zdaje się przemawiać poza tym jeszcze to, że Warszawa w naturalnym swym rozwoju rozbudowuje się w szybkim tempie nie wzwyż, a w płaszczyźnie poziomej i depopulacja centrum staje się faktem dokonanym. Dla tych zaś, którzy mieszkają w bar-

dziej oddalonych dzielnicach, wielkie garaże w centrum nie mają żadnego znaczenia.

Z tych wszystkich przytoczonych wyżej uwag, zdaje się wyzierać obawa, by wielkie garaże poziome centralne nie podzieliły losu słynnego swego czasu pałacu lodowego, który stopniał bardzo szybko, i na którego miejscu wyrosło zwykłe tanie kino.

Zresztą sprawa ta w pierwszym rzędzie winna interesować tych, którzy podejmują ryzyko wielkich przedsiębiorstw garażowych.

Niechaj jednak nikt nie przypuszcza, iż kilkoma słowami chciałbym odsądzać sprawę garaży publicznych od czci i wiary, lub też starać się ją pogrzebać.

Lokowanie samochodu w garażu zarobkowym daje właścicielowi wozu tyle korzyści, że prawdopodobnie w przyszłości w wielkich miastach oddzielne garaże będą należeć do rzadkości.

Niezawodnie posiadanie samochodu u siebie pod ręką jest rzeczą nader wygodną; pożądaną, choćby wobec możności dysponowania nim w każdej chwili; jednakże w wielu domach czynszowych (nie mówię tu naturalnie o garażach własnych np. przy własnej willi), ta główna korzyść zostaje bardzo często i to ze słusznych względów ograniczaną, przez klauzulę naprz. jednorazowego wjazdu i wyjazdu na dobę. Jakkolwiek ograniczenie to nieco krępuje właściciela samochodu, jednakże jest słuszne i powinno ze względu na spokój i zdrowie współmieszkańców domu stać się powszechnym. Podwórze bowiem, w szczególności np. wielkich kooperatyw, nie jest i nie może być terenem prób, nauki kierowania lub jazdy na przełaj.

W garażach zarobkowych naturalnie żadnych ograniczeń co do pory lub ilości wjazdów i wyjazdów być nie może. Poza tym umieszczenie samochodu w garażu zarobkowym ułatwia znakomicie kwestię obsługi, zaopatrzenia, mycia i drobnych napraw wozu. Uwalnia prócz tego właściciela wozu od skutków pożaru, uszkodzenia, okradzenia lub tp. wypadków, które mogą się zdarzyć podczas nieobecności właściciela przy wozie.

Wszystkie te korzyści wtedy jednak się opłacą, gdy czynsz garażowy będzie niewygórowany. W takich warunkach wydawały by się najodpowiedniejszymi skromne i proste (ogólne a nie oddzielno-boksowe) garaże niewielkich i średnich rozmiarów. Odegrają one niezawodnie dodatnią rolę w szczególności w dalszych dzielnicach mieszkaniowych (Mokotów, Kol. Lubeckiego etc), a przedsiębiorcom dadzą możność egzystencji.

Aby jednak procedura garażowania opłacała się dla stron obu, wzajemny stosunek klijenta do garażu i odwrotnie, musi opierać się na zaufaniu. Nie należy zapominać, że garaż w mieście nie jest tak lukratywnym przedsiębiorstwem, by wyłącznie z wpływów opłat czynszowych dobrze się opłacał. O ile więc właściciel samochodu życzy sobie, by za garaż nie żądano od niego zbyt wysokiego czynszu, powinien zaopatrywać się w paliwo, smary itp., stale i możliwie wyłącznie w swym garażu, pod tym jednak warunkiem, by tam nie liczono mu więcej niż gdzieindziej.

Należność czynszowa powinna być bezwzględnie płacona zgóry, za umówiony okres czasu. Wtedy tylko wymagać można odpowiedniej opieki nad swym samochodem.

Trasa biegu zjazdowego F. I. S. na 1939 r. z Kasprowego Wierchu.



Inż. Bohdan Lubiński

Nowe drogi turystyki krajowej

W pierwszym pietnastoleciu Niepodległości, turystyka krajowa była traktowana po macoszemu. Brak ułatwień komunikacyjnych, brak hoteli i schronisk, brak atrakcyj o charakterze turystycznym i last but not least, — brak zrozumienia wartości dydaktycznej i twórczej, którą stwarza racjonalna turystyka masowa, dawał w rezultacie zupełny zanik ruchu turystycznego w szerszym zrozumieniu i stwarzał naturalny hamulec dla sporadycznych wysiłków inicjatywy prywatnej.

Dopiero rok 1935 przyniósł zwrot zasadniczy, którego wyrazem było powołanie do życia przez Ministerstwo Komunkacji, nowej instytucji dla masowego ruchu turystycznego, — **Ligi Popierania Turystyki.** Powstanie i szybki rozwój tej organizacji to niewątpliwie zasługa, w pierwszym rzędzie, Władz Naczelnych M. K., niezmordowanej pracy propagatora turystyki i sportów zimowych, — Pana Wice-Ministra Bobkowskiego i pełnej inicjatywy ruchliwości Pana Naczelnika Szelichowskiego. Rezultaty pracy L. P. T. nie dały na siebie długo czekać. Masowy ruch turystyczny został ujęty w karby organizacyjne, przy równoczesnym podniesieniu poziomu inwestycyj turystycznych z rozmachem i w granicach rzadko spotykanych. Rozszerzono zasięg wyjazdów turystycznych, rozszerzono sezony, udostępniono szereg nieznanych a ciekawych terenów i pobudzono masowy ruch turystyczny w stopniu nadspodziewanym. Ilość osób obsłużonych w turystyce masowej w 1933 r. wynosiła skromne 220,000, a w 1937 r. wzrosła do 1,250,000 osób tj. około 4% ogółu ludności Rzeczypospolitej.

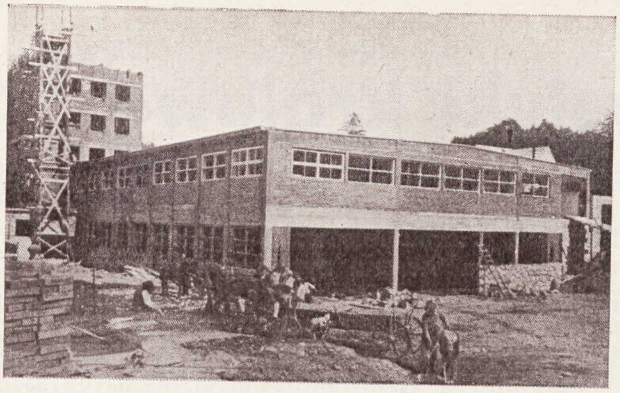


Inż. Aleksander Bobkowski
Wiceminister Komunikacji

Nowe formy turystyki rozwinięte przez Ligę obejmowały m. in.: **Turystykę wsi, Wczasy Pracownicze** t. j. tanie pobyty urlopowe na wsi, **Pobyty Ryczałtowe,** przedłużające sezony w uzdrowiskach, **Obozy wypoczynkowe** z których w br. korzystało około 130.000 osób. Drugim etapem prac Ligi prowadzonym równolegle do rozwoju turystyki masowej jako takiej, — było przeprowadzenie szeregu ważnych inwestycyj. Inwestycje te prowadzone we własnym zakresie finansowym i z funduszów przez siebie wygospodarowanych, obejmują pozycje milionowe, jednak lokowane celowo dają możność wypracowania zysków, z których 90% pójdzie na dalsze inwestycje z zakresu komunikacji, urządzeń sportowych i budownictwa turystycznego.

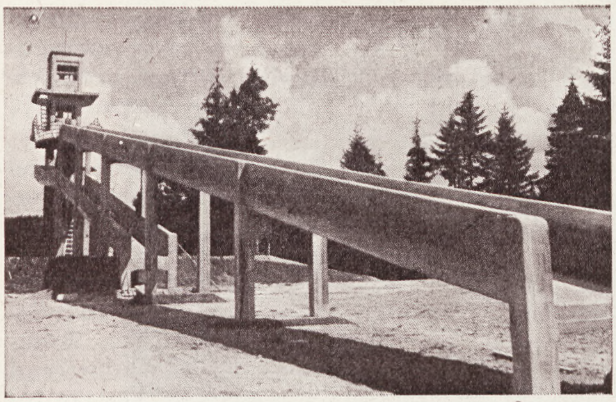
Momentem przełomowym w inwestycjach turystycznych była budowa **kolejki linowej na Kasprowy Wierch** w Zakopanem. Wartość sportowa i gospodarcza tej imprezy — nie tylko dla Zakopanego ale dla wielkiej masy świata turystycznego Polski, — nie ulega wątpliwości. Technicznie, kolejka na Kasprowy jest jedną z najbardziej nowoczesnych kolejek linowych na świecie. Odległość między stacją wyjściową w Kuźnicach a szczytem Kasprowego podzielona jest na dwa etapy w Myślenickich Turniach. Rozpiętość najdłuższego przęsła wynosi około 800 m. Dwa wagoniki na każdym etapie kursują w przeciwnych kierunkach z „z mijanką" w połowie odcinka. Lina nośna wykonana w kraju, zakotwiczona jest w jednym końcu, mając w drugim końcu przeciwwagę amortyzującą w kształcie betonowego ciężaru o wadze 20 ton. Liny pociągowe są amortyzowane hydraulicznie wyrównując zwis z jednej strony spowodowany naciągiem — z drugiej. Liny nośne posiadają współczynnik bezpieczeństwa 1:7, co łącznie z codzienną kontrolą zawieszenia lin i całkowitej instalacji, automatycznemi hamulcami (w razie zerwania liny pociągowej) i najbardziej nowoczesnymi urządzeniami technicznymi, daje 100% gwarancję bezpieczeństwa.

W dalszym ciągu L. P. T. rozbudowując okolice Kasprowego, inicjuje trasowanie nowych ścieżek i zjazdów narciarskich i buduje schronisko turystyczne przy stacji szczytowej. Budowa **wielkiego hotelu turystycznego na Kalatówkach** (na 200 łóżek) rozwiąże sprawę zagospodarowania całego kompleksu gór w sąsiedztwie kolejki i udostępni teren dla narciarstwa i turystyki. Dalsze inwestycje L. P. T. w Zakopanem, to budowa **nowoczesnego garażu samochodowego,** z nowymi urządzeniami w zakresie obsługi i kon-



Garaż L. P. T. w Zakopanem (w budowie).
fot. E. Jędrzejewski

serwacji samochodów. Łącznie z równoległemi inwestycjami miejskimi w zakresie przebudowy dworca kolejowego, budowy nowych dróg i unowocześnienia istniejących, Zakopane może się poszczycić rozmachem inwestycyjnym, który je godnie przygotowuje do przyjęcia ruchu turystycznego w najbliższym sezonie, a w pierwszym rzędzie do sprostania ciężkim zadaniom ruchu masowego z okazji zawodów F. I. S. — Ukoronowaniem obecnej serii inwestycyj Zakopiańskich jest **budowa wyciągu saniowego** na Kasprowy od strony Hali Gąsienicowej. Budowę przeprowadza Liga Popierania Turystyki jak również **budowę kolejki linowo-terenowej na Gubarówkę,** która łącznie z drogą przecinającą stoki Gubarówki udostępni nasłonecznione tereny „pierwszego piętra" Zakopanego dla rozbudowy i celów sportowych i uzdrowiskowych. W ten sposób z terenów Gubarówki stworzy się „Zakopane Uzdrowisko" w przeciwstawieniu do „Zakopanego Miasta" zajmującego tereny południowe doliny. Łączna wartość inwestycyj Zakopiańskich L. P. T. sięga cyfry 5 i pół miliona złotych, a wartość gospodarcza, turystyczna i sportowa nie wymaga komentarzy.



Pochylnia startowa toru saneczkowego na Górze Parkowej w Krynicy.
fot. Z. Gaszyński

Inwestycje w Krynicy obejmują w pierwszym rzędzie budowę **Kolejki Górskiej na Górę Parkową.** Kolejka ta, oddana już do użytku, pokonywuje przestrzeń 800 m. i stwarza nowe możliwości rozbudowy terenów Góry Parkowej w kierunku urządzeń rozrywkowych i sportowych. Warunki klimatyczne i insolacyjne dają nowe możliwości zabudowy i powstania Nowej Górnej Krynicy w warunkach bardziej zdrowotnych i przyjemniejszych niż dotychczasowa ciasna i ograniczona Krynica w kotlinie.

Działalność inwestycyjna L. P. T. nie ogranicza się jednak do Zakopanego i Krynicy. Obejmuje ona szerokie pole działania wszędzie gdzie znajdują się tereny o wartości turystycznej. Dokonano dużo, w wykonaniu i projektach — jeszcze więcej.

Po trzyletniej działalności Liga oddała społeczeństwu:

Hotel turystyczny w Sławsku.

Hotel turystyczny w Siankach.

Masowy Hotel Turystyczny w Gdyni.

Kolejkę górską na Górę Parkową w Krynicy.

Dom Górala w Zakopanem.

Odcinek kolei wąskotorowej nad jeziorem Narocz.

Ośrodki turystyczne w Wiśle, Worochcie, Gdyni, Krynicy i Zakopanem.

Są to inwestycje o wartości półtora miliona złotych. W roku bieżącym będą ukończone:

Hotel Turystyczny w Augustowie.

Wielki Garaż Samochodowy w Zakopanem.

Kolejka terenowa na Gubałówkę.

Wyciąg saniowy z Hali Gąsienicowej na Kasprowy.

Rozbudowa Góry Parkowej w Krynicy.

Trybuny przy lodowisku w Zakopanem.

Obiekty powyższe kosztować będą przeszło dwa miliony złotych

W okresie 1939/1940 przewiduje się budowę:

Garażu samochodowego w Augustowie.

Bazy weekendowej w rejonie Bugo-Narwi, względnie Puszczy Kampinoskiej.

Hotelu turystycznego w Hallerowie.

Schroniska - Hotelu w Pińsku.

Schroniska - Hotelu w Górach Świętokrzyskich.

Wyciągu narciarskiego w Sławsku.

Na pierwszy plan tych projektów inwestycyjnych wysuwa się stworzenie rezerwatu weekendowego dla Warszawy, która obec-

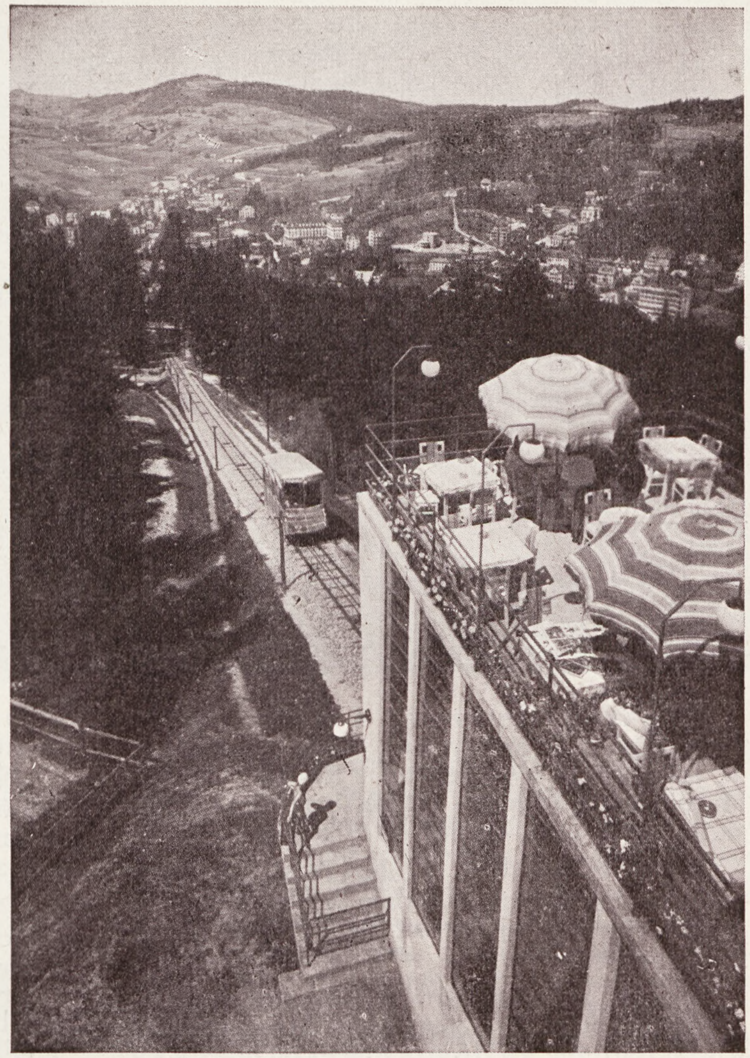
nie terenów wycieczkowych nie posiada. Do zagospodarowania nadawać się będzie Puszcza Kampinoska, okolice Bugo-Narwi i do pewnego stopnia — Góry Świętokrzyskie.

Pan Wice-Minister Bobkowski powiedział, w przemówieniu wygłoszonym z okazji wycieczki dziennikarskiej na tereny inwestycyj L. P. T.:

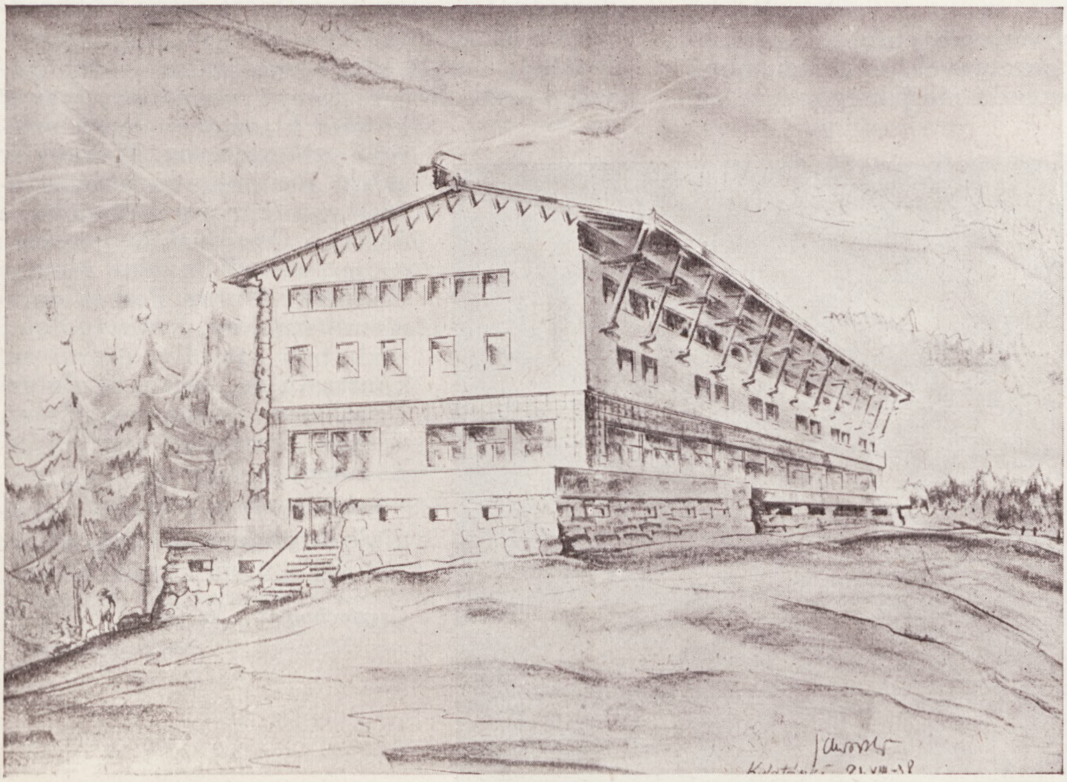
„Inwestycje turystyczne potrzebne są w Polsce dla wszelkich rodzajów turystyki, ponieważ w tej dziedzinie Ojczyzna nasza nie posiada żadnych prawie urządzeń ani luksusowych ani popularnych, ani dla turystów indywidualnych ani dla ruchu popularnego, masowego, który w tych rozmiarach w jakich został w Polsce rozbudzony potrzebuje specjalnych urządzeń.

Liga jako instytucja półoficjalna powołana do życia przez Ministerstwo Komunikacji jest oczywiście w pierwszej linii realizatorką pewnych zagadnień w ogólnym planie rozwoju turystycznego w Polsce".

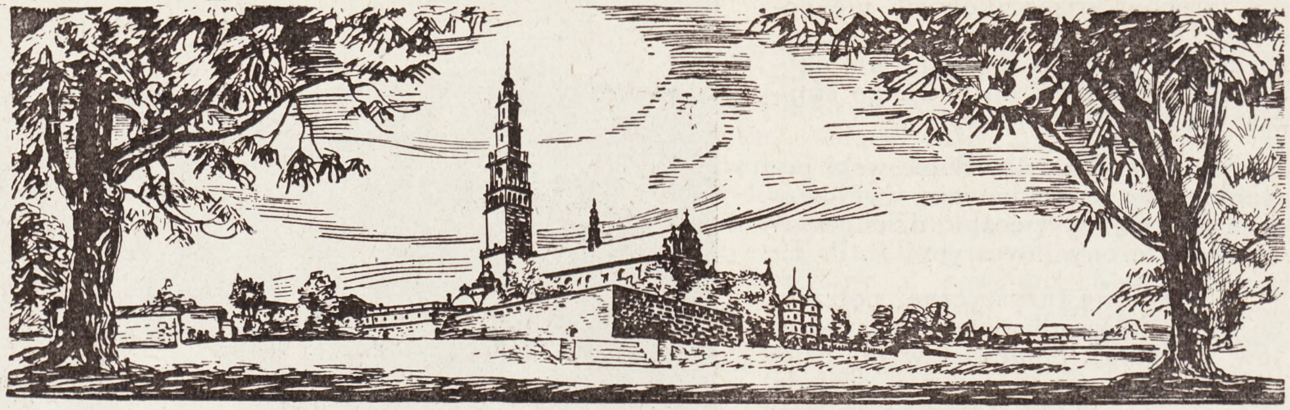
W artykule niniejszym podaliśmy do wiadomości co już zostało zrobione i co się projektuje. Sądząc z rezultatów dotychczasowych projekty będą niewątpliwie zrealizowane i przyczynią się do dalszego rozwoju i udostępnienia turystyki najszerszym rzeszom obywateli.



Widok kolejki górskiej w Krynicy z tarasu stacji szczytowej.
fot. Z. Gaszyński



Nowe schronisko na Kalatówkach (w budowie)
fot. E. Jędrzejewski



Henryk Radocki

Częstochowa — Polskie Lourdes — miasto pątników i turystów

Kilka tysięcy turystów, a kilkaset tysięcy pielgrzymów przybywa tutaj corocznie. W dniu świąt związanych z kultem Najśw. Marii Panny niektóre pojedyńcze zjazdy (np. sierpniowe) liczą po 200 do 300 tysięcy ludzi.

Ciągną tu katolicy z całej Polski, przybywają ze wszystkich zakątków kraju dążąc ku Jasnej Górze, klasztorowi OO. Paulinów, ku Cudownemu Obrazowi — Częstochowskiej.

Gdy w dniu zjazdów, z najwyższej kondygnacji ponad stumetrowej jasnogórskiej wieży spojrzeć ku drodze idącej od miasta ku klasztorowi, widać potężną rzekę ludzką, barwną, olbrzymią, wielotysięczną, nieprzerwaną. Wały i dziedzińce klasztorne zalega tłum. Regionalne kolorowe stroje z całej Polski. Ubogie kobieciny wiejskie, chłopi w zgrzebnych koszulach i parcianych portkach; obok dostojników, ciżba ludu miejskiego. A wszędzie moc chorągwi, biel komży, tłum rozentuzjazmowany.

Niema w Polsce miejsca, gdzieby stale i nieodmiennie, latami całymi przebywały takie masy ludzi; miejsca, którego kult szedłby tak z pokolenia w pokolenie i rósł nieustannie.

Polskie Lourdes? — nie, to w rzeczywistości coś więcej. Assyż, Padwa, Lisieux czy Lourdes — to miejsca kultu religijnego, gdzie wiara rozpala dusze, rozpłomienia serca. Częstochowa — Jasna Góra — to dla nas nie tylko miejsce święte — to żywe sanktuarium Narodu. Pierwiastki narodowe i religijne zespoliły się tu, zwarły żywo i niepodzielnie. Tu składa się najpierwsze wota narodowe, tu przed Cudownym Obrazem Marii biorą sakrę najprzedniejsze sztandary.

Mury i wały klasztorne Jasnej Góry mówią o przeszłości pięknej i rycerskiej; pyszny kościół klasztorny łączy estetykę z bogactwem. W kaplicy Matki Boskiej, na ołtarzu ufundowanym przez kanclerza Jerzego Ossolińskiego umieszczono w ozdobnych ramach Cudowny Obraz. Pod sklepieniem kaplicy, dźwigniętej rozkazem Jagiełły, czerni się kontrastując ostro ze złotem i srebrem, hebanowy ołtarz, wielka kopia ołtarzyka św. Kazimierza Królewicza.

Srebrne lamy, złoto i wspaniałe brylanty zdobią Obraz



Częstochowa — Arsenał

fot. H. Poddębski



Częstochowa Refektarz Klasztorny
fot. H. Poddębski

Cudowny — Królowej Korony Polskiej — której szczerozłote insygnia: berło i jabłko, jako dar narodowy, złożyły kobiety polskie — 3 maja 1926 r.

Tysiączne wota, obok dalszych setek leżących w skarbcu klasztornym, mówią o doznanych łaskach. Ale siła tej wymowy jest najbardziej sugestywna, w cenniejszych od złota, pereł i kamieni, złożonych tu wotach prostych kulach kalek i laskach chromych, w imiennych aktach, stwierdzających cudowne uzdrowienia, beznadziejnie, nieuleczalnie chorych.

To też, gdy wśród fanfar trąb i dźwięków kotłów uchyla się zasłona, ukazując Cudowny Obraz, tłum zapada w ekstazę: słowa modlitwy łączą się ze szlochem, pieśni nabierają mocy i dźwięku, zamykając w sobie ludzki ból, rozpacz, wiarę i nadzieję. Jest coś mistycznego, coś nieuchwytnego, olbrzymiego, w zbiorowej modlitwie, przepojonej absolutną wiarą, która nie zna poszukiwań i błądzeń, wątpień i upadków. Trzysta tysięcy ludzi, głowa przy głowie — pogrążonych w modlitwie — to obraz w naszych zmaterializowanych czasach, naprawdę wyjątkowy i potężny.

Gdy mówi się o Częstochowie — myśli się o Jasnej Górze, tej pątniczej, klasztornej. Jasna Góra dodała blasku Częstochowie, ale i przyćmiła samo miasto. Lecz i ono żyje i rozwija się, podnosi i unowocześnia.

A dzisiejsza Częstochowa to duże przemysłowe miasto, nie wyczekujące od odpustu do odpustu. Ma własną elektrownię, fabryki wyrobów bawełnianych, jutowych. włókienniczych, metalowych, kapeluszy i igieł, naczyń kuchennych, zapałek, galanterii i guzików, garbarnie, zakłady chemiczne, wyrobów celuloidowych, tapet i papierów. Kilkanaście banków wzmaga obroty.

Częstochowa jest, po Gdyni, najżywotniejszym miastem Polski i stoi w rzędzie trzynastu miast kraju, mających powyżej 100 tys. ludności. Od r. 1897 do 1938 ilość mieszkańców Częstochowy wzrosła zgórą trzykrotnie, z 41 tysięcy do 134 tysięcy! W okresie 1931—37 Częstochowa spośród wielkich miast wykazuje dużą prężność i dynamikę rozwojową.

Częstochowa, przez którą rocznie przepływa tysiące turystów, a setki tysięcy pielgrzymów, ma również swoisty przemysł: wytwórnie dewocionalii, zdobnictwo rodzajowe, „domowe" hotelarstwo.

Zarówno Jasna Góra, jak i Częstochowa coraz bardziej przystosowują się do potrzeb lokalnych. Wygląd miasta poprawia sie, arterie komunikacyjne znajdują się w coraz lepszym stanie, ceny nawet w dni masowych zjazdów utrzymane są na poziomie.

Dla turysty Częstochowa jest miejscem wyjątkowym. Urok zabytków: klasztoru, z pięknym kościołem, skarbca, wielu dzieł sztuki, wspaniałych świątyń św. Barbary, św. Rocha, Pana Jezusa konającego — łączy się z poznaniem miejsca słynącego na cały świat cudami, z zetknięciem z ruchem pątniczym.

Z roku na rok ilość turystów, napływających do Częstochowy zwiększa się; coraz więcej prywatnych wozów zatrzymuje się u podnóża klasztoru.

Kongres A. I. T. w Luksemburgu

W dniu 20 — 24 Sierpnia 1938

Przemówienie p. Stenson Cook'a, transmitowane przez Radio w Luksemburgu 24 sierpnia 1938 r. z okazji Kongresu Jubileuszowego A. I. T.

(w skrócie)

„Zamknięcie Kongresu Turystycznego w Luksemburgu stanowi datę pamiętną dla tych, którzy niestrudzonymi wysiłkami doprowadzili do ułatwienia turystyki międzynarodowej. Data ta stabilizuje ich osiągnięcia i wskazuje następcom drogę rozwoju prac dla dobrej sprawy.

40 lat temu delegaci Touring Klubów Europy spotkali się w Luksemburgu dając inicjatywę utworzenia Organizacji Międzynarodowej, która obecnie obejmuje cały świat i znaną jest wszędzie w skrócie „A. I. T.". Obejmuje ona Touring Cluby i stowarzyszenia automobilowe najpoważniejsze poprzez Europę, Amerykę, Azję, Australię i Afrykę.

W 1898 roku organizacja ta była skromna, ale pełna entuzjazmu. Obecnie A. I. T. może przemawiać w imieniu ponad 100 organizacji poszczególnych państw i działać w imieniu 10 milionów turystów.

Automobilizm w 1898 roku był w powijakach świat z niedowierzaniem przyglądał się postępom konia mechanicznego, lecz A. I. T. przesiąknięta duchem pionierskim, adoptowała samochód. Podnieść należy tę wielką siłę wyobraźni założycieli A. I. T., gdyż organizacje przez nich reprezentowane wówczas miały na celu rozwój turystyki rowerowej i pieszej.

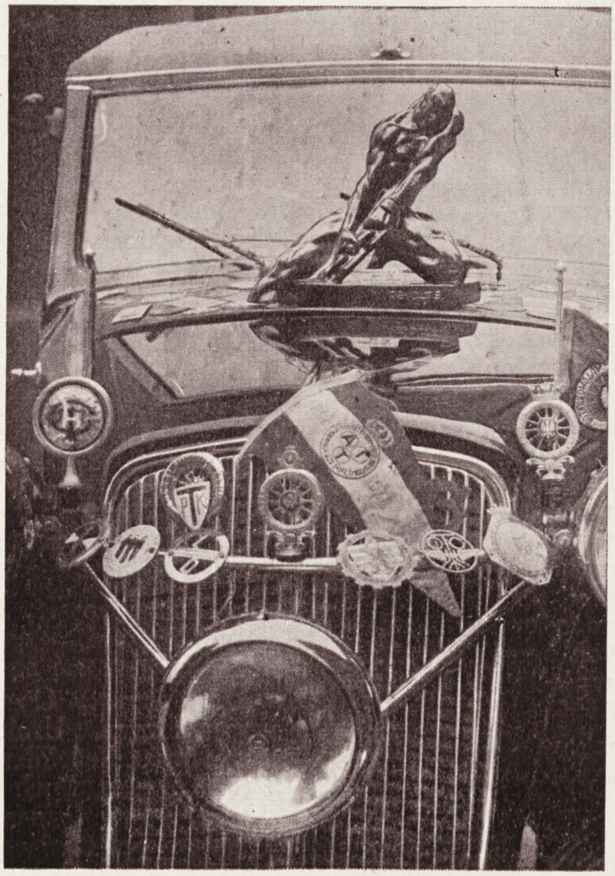
Z punktu widzenia interesów turystyki międzynarodowej doniosłą zdobyczą A. I. T. było wprowadzenie, z inicjatywy belgijskiego Touring Klubu, który jest wynalazcą dokumentów słynących obecnie pod nazwą, — tryptyków, jak Włoski Touring Klub jest wynalazcą „carnet des passages en douanes". Te cudowne papierki usuwają trudności przy przekraczaniu granic conajmniej 30 państw. W początkach turystyki samochodowej zachodziły niezwalczone trudności dla turysty, wynikające z konieczności składania na granicy kaucji przy wjeździe do obcego państwa, jak również obowiązku rejestrowania samochodu u władz danego państwa. Obecnie trudności te znikły. Miliony automobilistów przejeżdżają kraje cudzoziemskie z całkowitą swobodą. Automobilista bez trudności przejeżdża kraje Europy i poza Europą Indie, Ceylon, państwa Malajskie, Siam, Indochiny, jest on u siebie w Kanadzie, w Nowej Zelandii, w Australii. Może on również przebiec wzdłuż poprzez trzy Ameryki.

Dzięki serdecznej współpracy istniejącej pomiędzy stowarzyszeniami i klubami w A. I. T. rozliczne ułatwienia dla turystyki międzynarodowej są przeprowadzane. Te rezultaty osiągnęło A. I. T. dzięki niezwykłym wysiłkom. Konferencje odbywające się rokrocznie, dzięki jednomyślności stowarzyszonych, ułatwiają przeprowadzenie skutecznej akcji dyplomatycznej.

Szczegółowe informacje zbierane przez A. I. T. dotyczące tras, map, hoteli, restauracji, garaży i t. p. są dostarczane każdemu turyście bez względu na trasę, jaką obiera i środek lokomocji, którym się posługuje. Szosa, kolej, morze, powietrze stoi przed turystą otwarte. Zakrawa to na cudowność, ten efekt który A. I. T. osiąga przez wzajemną współpracę, pełną entuzjazmu.

A. I. T. zasługuje na specjalne podkreślenie w swoim działaniu w zakresie budowy wielkich dróg międzynarodowych, które łączą między sobą kraje i przebiegają kontynenty. Inicjatywa A. I. T. w budowie drogi z Londynu do Stambułu i przedłużenia tej drogi do Indii jest tym potężnym dziełem, który potwierdza wielkie możliwości wzajemnej współpracy.

My, delegaci stowarzyszeń turystycznych, zebrani dzisiaj w Luksemburgu, aby święcić 40-lecie powstania A. I. T. zdajemy sobie sprawę, że organizacja ta ma większe zasługi, niż materialne ułatwienia w turystyce międzynarodowej, a są to zdobycze



Nagroda Księstwa Luxemburg zdobyta przez kpt. T. Bronikowskiego, członka delegacji Polskiego Touring Klubu na Zjazd A. I. T. w Luxemburgu.

w zakresie międzynarodowej współpracy, zmierzającej do utrwalenia pokoju światowego. Turysta przybyły z zagranicy uzyskuje pomoc w kierunku poznania kraju zwiedzanego i jego mieszkańców. Bez względu, czy zdaje sobie z tego sprawę, przez to samo już współdziała w rozwoju międzynarodowej przyjaźni, a przez to, śmiem twierdzić — turysta najtrwalej rzuca ziarno pokoju międzynarodowego. Zasługi turysty są niemniejsze od zasług dyplomatów w tym zakresie."

Z okazji 40-letniego jubileuszu założenia Alliance Internationale de Tourisme (A. I. T.) Luksemburski Touring Club zorganizował Międzynarodowy Zjazd Gwiaździsty do Luksemburga, który zakończył się w dniu 21 sierpnia rb. o godz. 10-ej.

I-sze miejsce zajął kpt. Bronikowski, znany automobilista polski, członek delegacji Polskiego Touring Klubu na Międzynarodowy Zjazd A. I. T. w Luksemburgu.

Kpt. Bronikowski na Tatrze 75 przebył 3788 klm., zdobywając pierwsze miejsce na 36 zawodników.

Delegacja Polskiego Touring Klubu brała żywy udział w pracach zjazdu A. I. T. pod przewodnictwem Prezesa P. T. K. p. wicemarszałka F. Świtalskiego.

W Międzynarodowym zjeździe gwiaździstym zorganizowanym z okazji Zjazdu Jubileuszowego A.I.T., jak wspomnieliśmy, pierwsze miejsce zajął kpt. Bronikowski, przebywszy trasę: Poznań — Praga — Warszawa — Berlin — Brema — Kolonia — Leodium — Bruksela — Antwerpia — Ostenda — Namur — Luxemburg. Długość trasy wynosiła 3787 klm. Drugie miejsce zajął p. Henryk Periot — członek Szwajcarskiego Touring Klubu — przebywszy trasę: Delemont — Bern — Paryż — Bruksella — Amsterdam — Bruksella — Luxemburg. Długość trasy wynosiła — 1640 klm. Trzecie miejsce — p. Baghad Chimy — z Egiptu, przebywszy trasę: Kair — Aleksandria — Marsylia — Luxemburg. Długość trasy wynosiła 1388 klm.

Porównanie trzech tras, trzech zawodników, którzy zajęli zaszczytne miejsca w Międzynarodowym Zjeździe Gwiaździstym do Luxemburga, wykazuje, że polski zawodnik przebył prawie trzykrotnie dłuższą trasę od swych konkurentów. Ogromny wysiłek sportowy, jaki kpt. T. Bronikowski pokonał, dał mu zasłużenie pierwsze miejsce i podkreślił znaczenie polskiego sportu automobilowego na terenie międzynarodowym.

W roku przyszłym zjazd Alliance International de Tourisme, odbędzie się w Polsce. To też zainteresowanie stanem turystyki samochodowej w Polsce i jej walorami turystycznemi na terenie A. I. T. jest wielkie. Zdobycie pierwszej nagrody w Zjeździe Gwiaździstym przez zawodnika — Polaka, stanowi pomyślny prognostyk dla mającego odbyć się w Polsce Międzynarodowego Zjazdu Turystycznego.

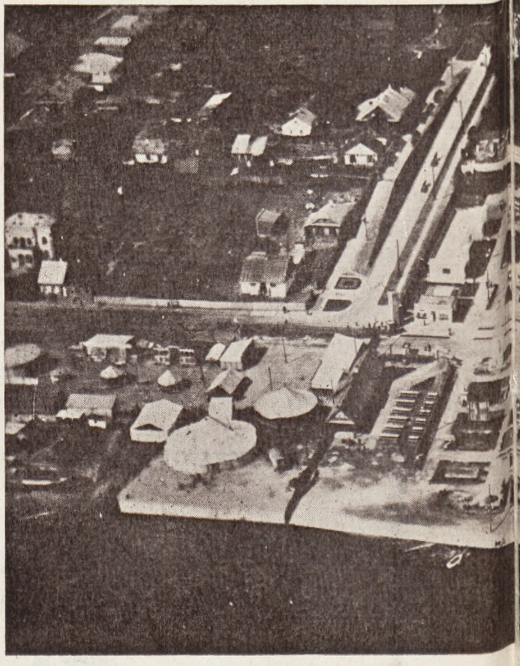
Ostatnie dni kongresu uczestnicy poświęcili na zwiedzenie okolic Luxemburga.



POLESIE

Polesie — kraina melancholijnych moczarów, niedostępnych bagien i niepłochliwej zwierzyny. Zabłąkany tutaj turysta, zapomina, że w odległości niespełna 8-miu godzin drogi koleją tętni życie stolicy. Aż dziw, że za cenę kilkunastu złotych (koszt przejazdu do Pińska wynosi niespełna 18 złotych), można znaleźć się w centrum dziewiczej puszczy bagiennej, gdzie jedynym środkiem komunikacji jest łódź — „duszehubka", gdzie obfitość ryby i zwierzyny tak wielka, że dusza myśliwego i rybaka radować się musi, a warunki bytowania tak surowe, że mimowoli przychodzą na myśl przygody wielkich eksploratorów krain egzotycznych, od lektury których napewno żaden z czytelników naszych oderwać się w latach młodości nie mógł.

To też piękną zasługę odkrywczą dla miłośników turystyki, sportów wodnych i polowań, mają organizatorzy „Dni Polesia" i „Jarmarku Poleskiego", na którym w ramach możliwości, pokazano dorobek gospodarczy i kulturalny Polesia.



Tereny Jarmarku Po

O Polesiu pisaliśmy w numerze sierpniowym. Obecnie dla uwypuklenia egzotyki, tak bliskiej, która swą oryginalnością i odrębnością od innych połaci kraju musi pociągać każdego turystę, dajemy szereg pięknych zdjęć z Polesia.

„Jarmark Poleski" połączony był z szeregiem imprez sportowych, które stanowiły bogate urozmaicenie jarmarku.

Przede wszystkim więc, spływ kajakowy i cały szereg zawodów w dziedzinie sportów wodnych ściągnął całe masy turystów, którzy z okolic bliższych i dalszych przybyli do Pińska.

Kajakowcy i wioślarze czuli się w Pińsku najlepiej, gdyż jak słusznie określono „dla kajakowca Pińsk jest tym, czym dla marynarza wielki port na oceanie".

Do imprez sportowych zaliczyć również należy „Zlot Towarzyski", zorganizowany przez

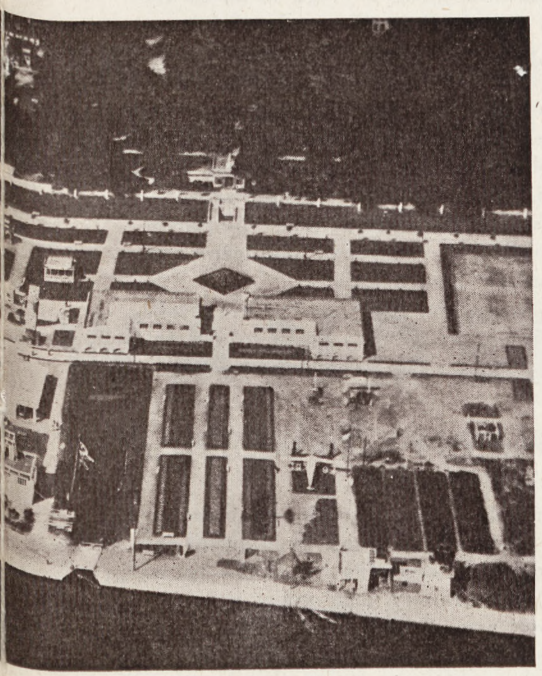


Typy ludowe na Polesiu.

fot. H. Poddębski



Puszcza na moczarach poleskich tchnie melancholią
fot. H. Poddębski



Ta niecodzienna impreza również dała możność przyjezdnym gościom przyjrzeć się sprawności polskich marynarzy, których szkolenie odbywa się na wodach Polesia.

Kto zwiedził „Jarmark Poleski" i bawił tam bodaj jeden dzień wywiózł jaknajlepsze wrażenie i będąc choćby tylko w samym Pińsku, może słusznie twierdzić, że poznał niemal całe Polesie.

Nie mówiąc już o znaczeniu jarmarku w dziedzinie gospodarczej, a zwłaszcza w rozwoju gospodarki narodowej na Ziemiach Wschodnich, spełnił on swoje zadanie pod wielu względami, a przede wszystkim stał się wielkim ewenementem dla etnografa i dla turysty.

Kto widział stoiska „Jarmarku Poleskiego", brał udział w wycieczkach, słuchał muzyki poleskiej i przyjrzał się wszystkim imprezom — nabiera przekonania, że rzeczywiście Polesie jest warte, aby się nim interesować.

„Jarmark Poleski" był wielkim pokazem w którym widzieliśmy piękno i siły żywotne Polesia — kolebki kultury słowiańskiej w zespoleniu z pięknem i dążnościami nowoczesnych sił.

Tadeusz Burski

...leskiego z lotu ptaka.

„Aeroklub Poleski" w którym brało udział około 20 pilotów, a główną atrakcją którego były popisy i t. zw. „loty propagandowe nad błotami Polesia".

Udział w zlocie brały prawie wszystkie aerokluby Rzeczypospolitej.

Pozatym zorganizowano raid samochodowy do Pińska.

W jedną z niedziel odbyły się zawody, stacjonowanej w Pińsku flotylli marynarki wojennej, o której zresztą istnieniu wie każdy, a rzadko kto oglądał „marynarza poleskiego".



Stogi siana, konstrukcją swą przypominają chaty murzyńskie budowane na palach.
Poleszuk zwozi siano zimą, gdy gruba powłoka lodowa, pozwala mu na dojazd saniami na łąki.
fot. H. Poddębski



Kronika krajowa i zagraniczna.

MIĘDZYNARODOWY KONKURS SPRAWNOŚCI APARATÓW DO OCZYSZCZANIA DRÓG ZE ŚNIEGU

Francuski Touring Klub organizuje w okresie zimowym 1938/39 roku międzynarodowy konkurs sprawności aparatów do usuwania śniegu z dróg. Próba wytrzymałości zgłoszonych maszyn będzie przeprowadzona na jednym lub kilku odcinkach dróg wskazanych przez organizatorów, pod nadzorem inżynierów służby drogowej francuskiej i ewentualnie przedstawicieli zainteresowanych państw. Pokaz publiczny sprawności urządzeń do usuwania śniegu z dróg, będzie zorganizowany na jednym z odcinków wybranych przez Jury, gdzie będą zgrupowane maszyny zawodników.

Maszyny będą podzielone na dwie kategorie:

I. Aparaty lekkie, mogące usuwać śnieg, którego grubość nie przekracza 70 cm. na drodze wznoszącej się o niewięcej niż 10%.

II. Aparaty ciężkie, zdolne do usuwania warstwy śniegu świeżego lub zamarzłego, o wysokości wyższej nad 70 cm. na drodze wznoszącej się na 12%.

Maszyny te muszą, w granicach możliwości, odrzucać śnieg poza drogę na prawą lub lewą stronę, na odległość conajmniej 4 mtr. od osi maszyny.

W skład Jury Konkursu wchodzą: Przedstawiciel Francuskiego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Ministerstwa Wojny, Ministerstwa Robót Publicznych i Ministerstwa Rolnictwa, Przedstawiciel Towarzystwa Francuskich Dróg Żelaznych, oraz dwuch przedstawicieli organizacji turystycznych. Przewodniczącym Jury jest Prezes Francuskiego Touring Klubu.

Jury wyznaczy z pomiędzy swoich członków Komisję Kwalifikacyjną, która zdecyduje o dopuszczeniu zgłoszonej maszyny do konkursu. W razie przyjęcia zgłoszenia — maszyna zostanie wysłana, w porozumieniu z Francuskim Ministerstwem Robót Publicznych, w okolice Francji najbardziej odpowiadające warunkom konkursu, gdzie w ciągu 10 do 20 dni będzie sprawdzona jej działalność, pod nadzorem zgłaszającego maszynę i inżynierów francuskiej służby drogowej. Po tej próbie dopiero maszyna zostanie zakwalifikowana do udziału w próbie publicznej, która to próba będzie przeprowadzona w ciągu lutego 1939 r., w obecności Jury i zawodników.

Poza medalami, odznaczeniami i dyplomami — będą przyznane wszystkim maszynom, biorącym udział w próbie publicznej nagrody pieniężne od 15.000 do 20.000 franków francuskich.

Zgłoszenia do zawodów przyjmuje Francuski Touring Klub do 25 grudnia 1938 r., który też na żądanie przesyła zainteresowanym szczegółowy regulamin konkursu.

OGRANICZENIA PRZEJAZDU DLA WOJSKOWYCH W NIEMCZECH.

W Rzeszy Niemieckiej ukazało się zarządzenie zakazujące pobytu wojskowym armii czynnej w całym szeregu miejscowości; dla oficerów armii czynnej (cudzoziemców) wzbroniony jest nawet przejazd przez te miejscowości samochodami, lub nawet koleją żelazną. Zakaz ten dotyczy oficerów pozostających na służbie czynnej czasowej lub stałej.

Na zachodzie Niemiec:

1) Całe terytorium położone na lewym brzegu Renu
2) Okręg Badeński, za wyjątkiem przestrzeni od Tauberbischofsheim, Buchen i Ueberlingen



Krajobraz poleski. fot. H. Poddębski

AUTO UNION

WANDERER

SALON WYSTAWOWY
WARSZAWA · MAZOWIECKA 11
TEL. 519-34

WANDERER

– to samochód najwyższej klasy w kategorii do 2 ltr.

Silnik 42 konie
Zużycie paliwa circa 10 ltr. na 100 klm.
Szybkość cicra 110 klm/g.
Cichobieżna skrzynka przekładniowa
Niezależnie zawieszenie przednich kół
Patentowany system kierownicy
Hamulce hydrauliczne
Piękne nowoczesne nadwozie
Centralne smarowanie podwozia
Podnośnik VIGOT



3) w Prusach: Okręg Hanau, i Gelnhausen, również jak i okręg Hechingen (Hohenzollern)
4) w Księstwie Heskim: Okręg Offenbach (Main), Darmstadt, Gross-Gerau-Dieburg, Bensheim, Heppenheim, Erbach, Büdingen i Schotten
5) w Bawarii: okręgi Aschaffenburg (miasto i kraj), Alzenau, Obernburg Miltenberg i Marktheidenfeld
6) W Würtembergii: okręgi Neckarsulm, Heilbronn, Brackenheim, Maulbronn, Besigheim, Marbach, Vaihingen (Enz) Ludwigsburg, Stuttgart, (miasto i departament), Leonberg, Böblingen, Calw. Nagold, Freudenstadt, Horb, Sulz, Oberndorf, i Rottweil.

II. — Na wschodzie Niemiec:

1) powiat Królewiecki
2) Powiat Gumbinnen, okręg Angerburg,
3) Powiat Allenstein: Okręgi Lötzen, Johannisburg, Sensburg, Rössel, Ortelsburg, Allenstein (miasto i kraj) i Osterode,
4) W powiecie Prus zachodnich: okręgi Elbląg (miasto i kraj) Marienburg i Stuhm,
5) W powiecie Granzmark — Prusy Wschodnie, okręgi Schlochau, Flatow, Deutsch-Krone, Netzekreiss i Schneidemhühl.
6) W powiecie Köslin: okręgi Schlawe, Rummelsburg, Köslin (miasto i kraj) Neustettin i Dramburg
7) W powiecie Frankfurt (n/Odrą) okręgi Arnswalde, Friedeberg (Neumark), Soldin, Landsberg, Schwerin, Ost-Sternberg, West-Stenrberg, Meseritz, Crosseh, Züllichau-Schwiebus i Bombst
8) W powiecie Liegnietz: okręgi Grünberg, Freystadt, Glogau, Fraustadt, Lüben i Liegnitz (miasto i kraj).
9) W powiecie Wrocławskim: okręgi: Guhrau, Militsch, Wohlau, Trebnitz, Neumarkt, Breslau (miasto i kraj) Oels i Ohlau.

Na południowo - wschodzie (Bawaria):
okręgi: Rehau, Münchberg, Wunsiedel, Tirschenreuth, Kemnath, Neustadt (Waldnaab), Vohenstrauss, Oberviechtach, Neunburg, Wald, Waldmünchen, Roding, Cham, und Kötzing, jak i w miastach Selb, Marktredwitz i Weiden.

IX TARGI WOŁYŃSKIE W RÓWNEM.

Dyrekcja Targów Wołyńskich w Równem komunikuje, że dla osób zwiedzających wystawę poczyniono szereg udogodnień.

Zorganizowano prócz biura informacyjnego, biuro kwaterunkowe, które przydziela pokoje w mieszkaniach prywatnych i specjalnie zarezerwowanych hotelach.

Ceny kwaterunków zostały ustalone od 2 zł. 50 gr. do 4 zł. 50 gr. za dobę.

Dla zwiedzających Targi odbędą się wycieczki do najciekawszych i godnych zwiedzenia miejscowości, jak: Janowa Dolina, Dubno, Krzemieniec, Sokola Góra, Wiśniowiec i Poczajów.

Osoby posiadające karty uczestnictwa korzystają z 25% zniżek w kosztach udziału w tych wycieczkach.

„DNI MICKIEWICZOWSKIE" W ZIEMI NOWOGRÓDZKIEJ.

Jedną z ciekawszych imprez kulturalnych na Ziemiach Wschodnich będzie impreza p. t.: „Dni Mickiewiczowskie" w Nowogródku, które się rozpoczną dnia 11 bm. i trwać będą do 22 bm.

W czasie „Dni Mickiewiczowskich" będą urządzane wycieczki na jezioro Świteź, do Nieświeża i Mira.

W tym czasie również otwarta będzie w Nowogródku Wystawa Regionalna Ziemi Nowogródzkiej z działami: rzemieślniczym, przemysłu ludowego, przemysłu fabrycznego, rolniczym, spółdzielczym, kulturalno - oświatowym, historycznym i komunikacyjno - turystycznym.

Dla przyjezdnych przygotowane będą kwatery w cenie od 1 zł. 50 gr. do 3 zł. w schroniskach i mieszkaniach prywatnych. Wyżywienie będzie zapewnione w jadłodajniach, cena obiadu wynosi 1 zł. 20 gr., kolacje i śniadania od 80 gr.

REZULTATY STOSOWANIA STOPÓW LEKKICH METALI PRZY KONSTRUKCJI CIĘŻARÓWEK.

Dążenie konstruktorów wozów ciężarowych do podniesienia ich użytkowej nośności znalazło znakomite rozwiązanie przez zastosowanie do budowy podwozi stopów lekkich metali. System ten został wprowadzony w produkcji francuskiej, przez co osiągnięto następujące oszczędności:

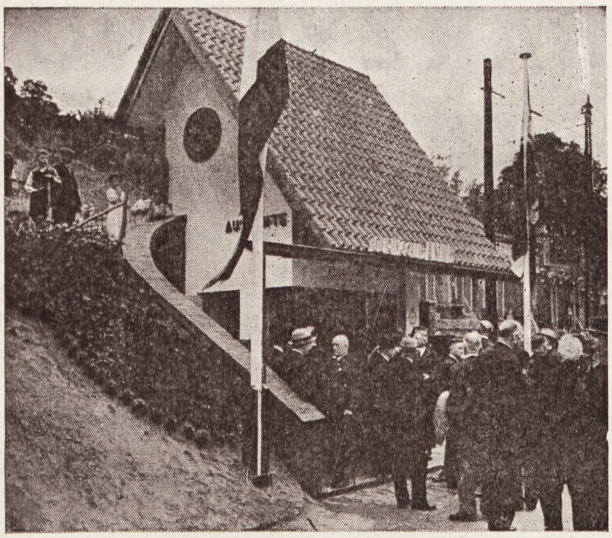
Przez zastosowanie stopów lekkich do budowy podwozi ciężarowych przy 1-no i 2-tonowych wozach zwiększono nośność użytkową o 300 kg., t. j. o 23%;

przy	4-o	tonówkach zyskano	600	kg.,	t. j.	22%
„	6-io	„ „	950	„	„	25%
„	8-io	„ „	1450	„	„	31%
„	10-io	„ „	1900	„	„	36%

Przeciętnie zastosowanie stopów lekkich przy budowie wozów ciężarowych, dało w wyniku oszczędność w eksploatacji ciężarówek od 20 do 34%.

TOURING KLUB HOLENDERSKI INSTALUJE KIOSKI INFORMACYJNE NA GRANICY.

Holenderski Touring Klub zainstalował na granicy, przy wjeździe na terytorium Holandii kioski in-



formacyjne dla turystów wjeżdżających do Holandii samochodami. Jeden z takich kiosków podajemy na naszej ilustracji. Kioski takie zostały ustawione przy drodze z Antwerpii do Bredy w Weruhout, przy wjeździe z Luih do Maastricht w Eysden i przy drodze z Kleve do Nijmeyen w Beek. Turyści, którzy wjeżdżając do Holandii chcieliby otrzymać szczegółowe informacje o hotelach i t. p., oraz mapy samochodowe Holandii, winni wybierać wymienione przejazdy, gdyż tam otrzymają potrzebne informacje.

CO UCHWALIŁ WALNY ZJAZD DELEGATÓW LIGI DROGOWEJ W 1938 R.

Doroczny Walny Zjazd Delegatów Ligi Drogowej odbył się pod przewodnictwem p. Ministra Butkiewicza. Na zjazd przybyli delegaci Okręgów, Oddziałów, członkowie Rady Głównej i Zarządu Głównego. W następstwie nieobecnego z powodu wyjazdu służbowego p. Vice-Ministra Inż. A. Bobkowskiego Prezesa Rady Głównej, otworzył zjazd Vice-Prezes Rady Głównej p. Minister Dolanowski.

Następnie dokonano wyboru nowej Rady Głównej przy czym na Prezesa Rady Głównej wybrano ponownie p. Vice-Ministra A. Bobkowskiego. Po wyborach przyjęto preliminarz budżetowy oraz program prac na rok bieżący, który obejmuje między innymi prowadzenie dalszej akcji powoływania delegatów gminnych L. D., propagandy świadczeń drogowych w naturze, przepisów ruchu na drogach, akcji wydawniczej i organizacyjnej w terenie. Wielki nacisk położony będzie w drugiej połowie bieżącego roku na organizację Kół Ligi Drogowej. Żywą dyskusję wywołał projekt uczczenia 20-lecia Niepodległości Polski przedłożony uczestnikom zjazdu przez Prezesa p. St. Tyszkiewicza. Zjazd zakończono uchwaleniem następujących rezolucyj:

„Walny Zjazd Delegatów Ligi Drogowej, stwierdzając, że wysiłki władz drogowych oraz całego personelu drogowego nad poprawą stanu dróg doprowadziły do pewnego podniesienia tego stanu, lecz fundusze przeznaczane na drogi zarówno przez Państwo jak i samorządy są ciągle zbyt szczupłe i niewspółmierne z potrzebami.

Walny Zjazd Delegatów stwierdza z zadowoleniem, że w roku bieżącym w budżecie ogólnym Państwa po raz pierwszy od kilku lat znalazła się pozycja zł. 20.000.000 na utrzymanie dróg państwowych i jednocześnie uważa jednak, że suma powyższa winna być znacznie podwyższona i doprowadzona do rzeczywistych potrzeb czyli do sumy zł. 50.000.000. Niezależnie od tego potrzeby drogowe w zakresie inwestycyjnym według programów ustalonych przez odpowiednie czynniki sięgają rocznie sumy 135.000.000 zł. i ze względu na słabo rozwiniętą sieć drogową oraz konieczność dostosowywania jej do potrzeb ru-

chu motorowego suma ta stanowi minimum przy którym jedynie najpotrzebniejsze inwestycje drogowe mogą być prowadzone.

Samorządy powiatowe w większości wypadków stawiają sprawę drogową na odpowiednim szczeblu w miarę swoich możliwości budżetowych. Należy jedynie dążyć, aby wszystkie samorządy stawiały potrzeby drogowe na odpowiednim poziomie, gdyż dzięki podniesieniu stanu dróg będzie podnosił się poziom życia gospodarczego poszczególnych okolic.

Przeznaczone w roku bieżącym przez Ministerstwo Komunikacji zł. 1.500.000 na zapomogi gminom przyczyni się niewątpliwie do bardziej intensywnego wykorzystywania świadczeń w naturze i do budowy dróg gminnych o twardej nawierzchni. Walny Zjazd Delegatów, stojąc na stanowisku, że podniesienie wsi polskiej jest w pierwszym rzędzie uzależnione od stanu dróg gminnych, uważa, że sumy na subwencje dla gmin powinny być w przyszłości podniesione do zł. 5.000.000, dzięki czemu będą mogły gminy budować rocznie przeszło 1.000 km. dróg o nawierzchni twardej.

Druga rezolucja uchwalona przez Walny Zjazd dotyczy bardzo aktualnego zagadnienia uporządkowania ruchu na drogach i brzmi:

„Wzmożony ruch na drogach powoduje coraz częstsze wypadki, wobec tego Walny Zjazd Delegatów Ligi Drogowej uważa za konieczne prowadzenie jak najenergiczniejszej walki z anarchią drogową. Walka ta winna być prowadzona przez całe społeczeństwo, tępiąc wszelkie przekroczenia przepisów ruchu na drogach i bezpieczeństwa ludzi, drogą wzajemnego uświadamiania i wyrabiania poczucia konieczności przestrzegania tych przepisów".

W związku z przedłożonym programem prac na rok bieżący Walny Zjazd uchwalił jednomyślnie trzecią rezolucję:

„W związku z przypadającą w roku 1938 20-tą rocznicą odzyskania Niepodległości Polski Walny Zjazd wzywa ludność wszystkich gmin do uczczenia tej rocznicy wytężoną pracą nad rozbudową sieci dróg w kraju, w szczególności gminnych.

Każda gmina winna sobie postawić za zadanie poza budową dróg uchwalonymi już świadczeniami w naturze, budowę specjalnego odcinka upamiętniając ją szczególnym znakiem trwałym dla obecnych i następnych pokoleń".

KRONIKA KLUBOWA

ZJAZD GWIAŹDZISTY DO ZALESZCZYK NA WINOBRANIE.



Święto winobrania w Zaleszczykach.

fot. Photo-Plat

Delegatura Lwowska Polskiego Touring Klubu organizuje w dniu 2-go października b. r. „Zjazd Gwiaździsty do Zaleszczyk na Winobranie".

Celem imprezy jest propaganda turystyki przez zapoznanie uczestników z pięknem szlaków ziem wschodnich, w szczególności Zaleszczyk i ich okolic.

Udział w Zjeździe mogą brać zrzeszeni i niezrzeszeni automobiliści i motocykliści. Wybór trasy przez uczestników jest dowolny, jednak długość trasy nie może wynosić mniej niż 150 klm. Przejazdy powtórne tą samą trasą są dozwolone, lecz droga przebyta powtórnie nie będzie zaliczana do punktacji.

Start zawodników nastąpić może w dniu 1.X. br., nie wcześniej jednak niż o godz. 10-ej. Meta w Zaleszczykach otwarta będzie dnia 2.X. br. od godz. 8,30 do 10-ej.

Regulamin Zjazdu otrzymać można w Sekretariacie P. T. K. w Warszawie, Kredytowa 5 m. 3, jak również i w Delegaturach prowincjonalnych.

Zgłoszenia udziału w Zjeździe należy kierować do Delegatury P. T. K., Lwów, ul. Halicka 19 — do dnia 25 września br. włącznie.

Wpisowe wynosi — od automobilistów zrzeszonych — 10 zł., od automobilistów niezrzeszonych — 15 zł., od motocyklistów, członków P. H. K. — 5 zł., od motocyklistów niezrzeszonych 7 zł.

Oprócz plakiet zawodnicy otrzymają nagrody regulaminowe, honorowe, specjalne oraz firmowe.

REZULTATY ZJAZDU I GYMKHANY POLSKIEGO TOURING KLUBU W CIECHOCINKU.

Dnia 21 sierpnia odbył się w Ciechocinku Zjazd Plakietowy, zorganizowany przez Polski Touring Klub. W Zjeździe wzięło udział 40 wozów i 88 osób. Na zakończenie Zjazdu odbyła się Gymkhana zespołowa, polegająca na wykonaniu bardzo urozmaiconych i ciekawych figur przez zespoły złożone z 3-ch wozów. W Gymkhanie wzięło udział 21 zawodników w 7-miu zespołach:

I-sze miejsce zajął zespół złożony z pp. Weigt, Engielman i Morawski, zdobywając 3 złote plakiety;

II-gie miejsce zajął zespół: p. p. Ancowa, Rozenblat Jerzy i Rozenblat Tadeusz, zdobywając 3 plakiety srebrne;

III-cie miejsce zajął zespół: pani Weigt pp. Glazer i Łariorow, zdobywając 3 plakiety brązowe.

Nagrodę miasta Ciechocinka za najzręczniej i najefektowniej wykonaną Gymkhanę zdobyła p. Ancowa.

Ogłoszenia wyników Gymkhany, rozdania nagród i plakiet uczestnikom dokonał przewodniczący Sekcji Samochodowej Polskiego Touring Klubu p. B. Rychter.

Zjazd został zakończony wspólnym obiadem uczestników.

TRYPTYKI ROWEROWE.

Zagadnienie turystyki kolarskiej poza granice Polski napotykało na trudności, gdyż sprawa dokumentów celnych na rowery nie była dotychczas przez nas z poszczególnymi państwami uregulowana.

Obecnie Polski Touring Klub otrzymał zezwolenie z Ministerstwa Skarbu na wydawanie tryptyków rowerowych, t. j. dokumentów celnych, na zasadzie których rowerzyści będą mogli bez trudności, opłat, czy składania kaucji w urzędach celnych, przejeżdżać granice państw obcych.

Umowy na tryptyki rowerowe zostaną w tych dniach podpisane przez Polski Touring Klub i odpowiednie organizacje zagraniczne.

Z Rzeszą Niemiecką umowa taka została już zawarta; wobec tego jednak, że Rzesza Niemiecka nie stawia żadnych trudności przy wjeździe na jej tery-

torium rowerzystów, umowa ta ma jedynie znaczenie dla rowerzystów niemieckich, którzy mogą wjeżdżać do Polski za tryptykami Polskiego Touring Klubu, wydawanymi przez organizacje niemieckie.

Tryptyki rowerowe, których wydawanie na wszystkie kraje rozpocznie w niedługim czasie Polski Touring Klub, rozszerzą ramy polskiej turystyki rowerowej i usuną jedną z dotkliwych bolączek sportu kolarskiego, a choć sezon bieżący można uważać dla tego zagadnienia za stracony, to załatwienie sprawy tryptykowej otwiera duże możliwości dla kolarzy na rok przyszły.

NAGRODY „STOMILE" DLA UCZESTNIKÓW IMPREZ P. T. K.

Prezes Zarządu Głównego P. T. K. p. Min. Ferdynand Świtalski przyjął w dniu 10 września rb. delegację Sp. Akc. „Stomil" w osobach pp. dyrektorów Dr. Piotrowskiego i Zakrzewskiego, która wręczyła p. Ministrowi dwie nagrody ufundowane przez Sp. Akc. „Stomil" dla uczestników imprez samochodowych P. T. K.

P. Minister Świtalski jest, jak już pisaliśmy, zdobywcą I. nagrody w konkursie na największą ilość punktów w imprezach sportowych P. T. K. oraz konkursie na największą ilość przejechanych kilometrów.

WYCIECZKA NA WĘGRY.

Na zakończenie sezonu turystycznego, Wydział Turystyki Polskiego Touring Klubu, zorganizował wycieczkę samochodową na Węgry. Wycieczka wyruszy 3 października r. b. Koszt wycieczki — 270 zł.

Inż. Tadeusz Marek

Dwutakt czy czterotakt?

Kiedy przed kilku zaledwie laty zaczęto wprowadzać na rynek polski silnik dwutaktowy w samochodach i większych motocyklach, napotkano na niczym nieuzasadnioną niechęć odbiorców, niechęć którą można wytłomaczyć złą opinią wyrabianą przez pseudo-fachowców, którzy nieznając dobrze jego zasady działania z góry ustosunkowali się doń krytycznie. Dziś silnik ten zyskał sobie u nas pełne prawo obywatelstwa, jednakże większość odbiorców nie zdaje sobie dokładnie sprawy z różnicy jaka zachodzi pomiędzy systemem pracy dwu- i czterotaktu. Toteż w niniejszym artykule będę usiłował w możliwie prosty i obiektywny sposób różnicę tę wykazać, oraz przedstawić wady i zalety obu tych systemów. Zastrzegam się, że będę omawiał tylko najprostsze formy zwykłych użytkowych silników, nieporuszając zupełnie konstrukcji specjalnych, sportowych czy też wyścigowych.

System pracy silnika czterotaktowego jest już dzisiaj tak dobrze znany, że wystarczy tylko ogólnie przypomnieć zasadę jego działania. Praca takiego silnika składa się zasadniczo z czterech taktów, przyczem taktem nazywamy suw tłoka z górnego martwego punktu do dolnego, lub odwrotnie. Takt pierwszy: SSANIE polega na tym, iż tłok, opuszczając się z górnego martwego punktu do dolnego, zasysa z karburatora mieszankę benzynową. W tym celu podczas tego taktu mamy otwarty otwór wlotowy do cylindra. Następny drugi takt: SPRĘŻANIE odbywa się podczas ruchu tłoka do góry, podczas którego mieszanka, zassana uprzednio zostaje odpowiednio sprężona. W tym takcie oba otwory cylindra t. j. wlotowy i wylotowy pozostają zamknięte. W chwili, gdy kończy się takt sprężania, t. j. w chwili gdy tłok znajduje się w górnym położeniu, mieszanka zostaje zapalona przy

pomocy iskry elektrycznej; następuje wybuch, którego siła pcha tłok w dół. Jest to takt PRACY, przyczym oba otwory są zamknięte. Następny takt WYDECHU, polega na tym, iż tłok wracając ku górze wyrzuca spaloną mieszankę nazewnątrz, przez otwarty w tym celu otwór wydechowy.

W silniku dwutaktowym proces napełniania cylindra świeżą mieszanką, sprężanie, wydech i praca odbywają się na przestrzeni tylko dwuch taktów t. j. na przestrzeni jednego ruchu tłoka w dół i jednego ruchu tłoka w górę. Są one nieco bardziej skomplikowane, gdyż nie można ich wyraźnie od siebie oddzielić. Toteż postaram się system ten możliwie dokładnie opisać. Przede wszystkim należy zwrócić uwagę, iż mamy tu w cylindrze trzy otwory, które są naprzemian otwierane lub zamykane przez sam tłok podczas jego ruchu w dół lub w górę. Najwyżej umieszczony otwór jest otworem wydechowym. Znajdujący się pod nim otwór jest otworem wlotowym, przyczem zasadniczym jest fakt, że otwór ten połączony jest z karterem silnika a nie z cylindrem. Trzeci otwór t. zw. przelotowy łączy karter silnika z cylindrem i służy do przepływu mieszanki z karteru do cylindra. Wyobraźmy sobie teraz tłok w górnym martwym punkcie. Otwory: Wydechowy i przelotowy są przezeń zamknięte. Nad tłokiem znajduje się sprężona mieszanka, do karteru zaś wpada mieszanka świeża przez otwarty otwór wlotowy. Pytanie teraz, dlaczego mieszanka wpada do karteru. Otóż, gdy tłok zaczął się uprzednio z dolnego położenia posuwać ku górze, nastąpiło w karterze rozrzedzenie powietrza a tym samym zwykłe działanie pompy ssącej, które wsysa do karteru mieszankę przez otwór wlotowy. W chwili gdy tłok znajduje się w uprzednio opisanym położeniu następuje zapalenie mieszanki, a siła wybuchu pcha tłok do dołu, z drugiej zaś strony świeża mieszanka, siłą pędu, wciąż jeszcze dostaje się do karteru. Posuwając się dalej w dół, tłok dolny swą krawędzią zamyka otwór wlotowy, górną zaś otwiera otwór wydechowy. Tłok posuwa się dalej ku dołowi, dając ujście spalonej mieszance i tłocząc jednocześnie mieszankę świeżą z karteru do cylindra przez otwarty otwór przelotowy. Gdy tłok doszedł do dolnego punktu martwego, mamy prawie wszystkie spaliny wyrzucone nazewnątrz a cylinder wypełniony świeżą mieszanką wtłoczoną z karteru. Patrząc na strzałki obrazujące kierunek ruchu mieszanki w cylindrze zrozumiemy bez trudu działanie wygarbienia na tłoku. Celem jego jest kierowanie gazów w ten sposób aby spalona i świeża mieszanka nie pomieszały się między soba. Pozatym widzimy, że tłok podczas jednego taktu (suw z góry na dół) wykonał następujące zadania: pracę, wydech i napełnienie cylindra świeżą mieszanką, przyczym to ostatnie odbyło się dzięki temu, iż tłok działa na mieszankę znajdujacą się w karterze tak jak pompa tłocząca. Następnie tłok zaczyna posuwać się ku górze, ponieważ otwory wylotowy i przelotowy są otwarte, resztki spalin wydostają się na zewnątrz a cylinder dopełnia się świeża mieszanką. Tłok posuwa się dalej do góry i w pewnym momencie zamyka otwory ssący i przelotowy i od tego momentu zaczyna się właściwe sprężanie. Przy dalszym ruchu tłoka w górę otwiera się otwór wlotowy i naskutek działania siły ssącej, karter napełnia się świeża mieszanką. Wreszcie tłok dochodzi do punktu martwego i cały cykl powtarza się od początku. Widzimy więc iż w drugim takcie (suw z dołu do góry) nastąpiło sprężanie i zassanie świeżej mieszanki do karteru.

Dla przejrzystości streszczę jeszcze raz zasadę dwutaktu. Tłok w górnym martwym punkcie. Następuje wybuch mieszanki. Tłok posuwa się w dół, otwiera otwór wydechowy spaliny zaczynaia uciekać na zewnątrz. Tłok posuwa się dalej w dół otwierajac otwór przelotowy, spaliny uciekają w dal-

szym ciągu na zewnątrz, świeża mieszanka zostaje wtłaczana z karteru do silnika. Tłok przechodzi przez dolny martwy punkt i zaczyna posuwać się ku górze. Zamyka otwór przelotowy i wydechowy, rozpoczyna się sprężanie. Tłok w dalszym ciągu posuwa się w górę i otwiera otwór wlotowy, sprężanie trwa w dalszym ciągu, rozpoczyna się zasysanie mieszanki do karteru silnika.

Na pierwszy rzut oka, z porównania obu systemów pracy, wyłania się znaczna przewaga silnika dwutaktowego nad czterotaktowym. Składają się na to: 1) znacznie mniejsza ilość ruchomych części pracujących przy systemie dwutaktu, 2) dużo większa równomierność pracy dwutaktu i 3) jego większa moc przy tym samym litrażu.

Wiemy, że dla uzyskania poszczególnych taktów pracy silnika czterotaktowego, potrzebny jest cały mechanizm rozrządczy, któryby w odpowiednim czasie otwierał i zamykał otwory ssące i wydechowe, natomiast przy silniku dwutaktowym mechanizmu takiego niepotrzeba gdyż otwory zamyka i otwiera sam tłok podczas swego normalnego ruchu. Mechanizm rozrządczy jest dość skomplikowany, wymaga pewnej, aczkolwiek niezbyt częstej pieczy (regulacja i docieranie zaworów) bez której cylinder staje się nieszczelny (traci kompresję) a moc silnika spada, pozatym mechanizm składa się z części, które pracując zużywają się i które podrażają jego konstrukcję. Są to: wał rozrządczy z łożyskami, koła zębate napędzające wał rozrządczy od wału korbowego, popychacze z regulacją, zawory z prowadnicami i sprężyny zaworowe. Pozatym dochodzi kwestia oliwienia silnika, którą przy dwutakcie rozwiązujemy poprostu przez dodatek oleju do benzyny, a mieszanina ta przechodząc przez karter silnika smaruje wał, łożyska i ścianki cylindra. Natomiast przy silniku czterotaktowym smarujemy silnik zazwyczaj pod ciśnieniem przy pomocy pompki oliwnej, która jest drogim mechanizmem i której zepsucie grozi zniszczeniem całego silnika, jeżeli nie zostanie w porę zauważone.

Równomierność pracy silnika dwutaktowego w stosunku do czterotaktu nie ulega wątpliwości, gdyż przy silniku dwutaktowym wypada jeden takt pracy na jeden obrót wału korbowego, zaś przy czterotakcie mamy jeden suw pracy na dwa obroty wału. Z tego samego powodu moc silnika dwutaktowego jest wyższa od mocy czterotaktu, o identycznym litrażu.

Wydawałoby się napozór, że przy tak dużych zaletach dwutaktu w stosunku do czterotaktowego silnika, ten ostatni w ogóle nie powinien mieć racji bytu; praktyka jednak wykazuje zupełnie co innego. Otóż zasadniczą wadą silnika dwutaktowego jest jego duże zużycie paliwa w stosunku do uzyskanej mocy czyli tak zwana zła wydajność cieplna.

Wróćmy na chwilę do systemu pracy silnika czterotaktowego. Widzimy, że skutkiem wyraźnego odgraniczenia taktów ssania i wydechu, świeża mieszanka nie miesza się w cylindrze ze spalinami. Ssanie rozpoczyna się w górnym martwym punkcie tłoka, w chwili gdy zaczyna on posuwać się ku dołowi. W tym momencie mamy cylinder opróżniony kompletnie ze spalin, zawór wydechowy jest zamknięty, a zawór ssący otwiera się i wpuszcza świeżą mieszankę do cylindra. Okres ssania trwa przez cały suw tłoka, z chwilą więc zamknięcia zaworu ssącego i rozpoczęcia sprężania mamy cały cylinder napełniony świeżymi gazami. To też w takcie sprężania wyzyskujemy ładunek mieszanki świeżej równej całkowitej objetości cylindra. Tak samo w takcie pracy zużywamy energię powstałą przez wybuch mieszanki na przestrzeni całkowitego skoku tłoka, gdyż zawór wydechowy otwiera się dopiero w chwili dojścia tłoka do dolnego martwego punktu. Następuje teraz takt wydechu, w którym tłok, idąc w górę wyrzuca wszystkie spaliny przed zassaniem nowych gazów. Krótko mówiąc w silniku czterotak-

towym wyzyskujemy pełny ładunek cylindra i jego pełną długość dla uzyskania maksimum wydajności mieszanki, oraz oddzielamy całkowicie mieszankę świeżą od spalonej.

Natomiast w silniku dwutaktowym rzecz przedstawia się znacznie mniej korzystnie. Przy napełnianiu cylindra świeżą mieszanką mamy otwór wydechowy otwarty i cylinder wypełniony spalinami, skutkiem czego część mieszanki świeżej ucieka na zewnątrz, część zaś miesza się z gazami spalonymi. W ten sposób ładunek, który otrzymujemy, z chwilą rozpoczęcia sprężenia nie składa się z samej tylko świeżej mieszanki, lecz zawiera także pewną część spalin, które nie zdołały wydostać się na zewnątrz. Spaliny te, mieszając się ze świeżymi gazami, obniżają ich wartość cieplną i co zatym idzie, zmniejszają ich prężność przy wybuchu. Poza tym naskutek otworów w cylindrze tracimy dużą część skoku tłoka tak przy zasysaniu, jak i przy wyzyskaniu energii w takcie pracy. Widzimy więc, iż dwutakt w porównaniu z czterotaktem posiada znaczne straty naskutek tego, że 1) część świeżej mieszanki ucieka nazewnątrz przez otwarty w takcie ssania, otwór wydechowy, 2) część spalin pozostaje przy wydechu w cylindrze i mieszając się ze świeżą mieszanką, obniża jej energię przy takcie pracy, i 3) część komory cylindra jest stracona zarówno dla ssania jak i dla wyzyskania energii wybuchowej mieszanki.

Drugim bardzo ważnym momentem do wyzyskania maksimum energii przy spalaniu mieszanki jest kształt komory spalania t. j. głowicy silnika. Teoretycznie idealnym jest kształt kulisty, na podstawie jednak doświadczeń praktycznych, znaleziono kilka kształtów głowic które mają prawie identyczne z kulistymi wyniki, i które dają się stosować w normalnych dolnozawodowych silnikach czterotaktowych. Natomiast w dwutakcie kształt głowicy był doniedawna zależny od noska na tłoku, otrzymywano więc i tu gorsze rezultaty niż przy czterotakcie. Tak samo i smarowanie silnika dwutaktowego, chociaż w zasadzie bardzo proste, ma tę wadę, że spalany razem z mieszanką olej pozostawia na tłoku osad t. zw. nagar, który powoduje samozapłon mieszanki i może się nawet stać przyczyną przepalenia denka tłoka.

(Dokończenie nastąpi).

TREŚĆ NUMERU:

CENY OGŁOSZEŃ:

1/1 strona okładki	350 zł.
1/1 strona ogłoszeń	300 zł.
1/2 strony ogłoszeń	175 zł.
1/4 strony ogłoszeń	90 zł.
1/8 strony ogłoszeń	50 zł.

Ogłoszenia pism zagranicznych i tabelaryczne 20% drożej. Za zastrzeżenie miejsca — 25% drożej.

Adres Redakcji i Adminstracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04 i 6.54-05. P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring“ 50 gr.
Prenumerata: roczna zł. 6,—, półrocznie zł. 3,—
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring“ bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

Druk. „Polska Zjednoczona“ Warszawa, Nowolipie 2.